

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

HERTEL

Chronique des transports

Journal de la société statistique de Paris, tome 41 (1900), p. 353-356

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1900__41__353_0

© Société de statistique de Paris, 1900, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

V.

CHRONIQUE DES TRANSPORTS.

3^e trimestre 1900. — Chemins de fer.

FRANCE. — La Statistique officielle des chemins de fer français, relative aux résultats définitifs de l'exploitation en 1899, ne paraîtra que vers la fin de l'année courante; nous allons donc extraire les principales données provisoires, afférentes à cet exercice, des tableaux statistiques publiés dans le *Journal officiel*.

Réseau d'intérêt général. — On trouve dans le numéro dudit *Journal*, paru le 7 avril dernier, un tableau des recettes du réseau d'intérêt général en 1899. Voici les données principales empruntées à ce tableau :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Recettes		
		totales.	kilométriques.	par jour-kilomètre.
—	Kilomètres.	Francs.		
1899. . . .	37 670	1 406 602 707	37 340	102
1898. . . .	37 448	1 361 049 083	36 345	100
Différences.	+ 222	+ 45 553 624	+ 995	+ 2

Le manque de renseignements sur les dépenses d'exploitation ne permet pas de conclure, néanmoins on peut présumer que les résultats de l'année seront assez rémunérateurs, malgré le renchérissement du combustible et d'autres matières premières.

Les impôts sur les transports, non compris dans les recettes ci-dessus, se sont élevés, en 1899, à 57 383 716 fr., en accroissement de 1 737 035 fr. sur le montant perçu l'année précédente.

On mentionnera que les recettes du réseau d'intérêt général, réalisées pendant le premier trimestre de l'année courante, sont résumées dans le tableau publié dans le *Journal officiel* du 6 juillet dernier.

Il en ressort que les recettes moyennes kilométriques du premier trimestre de 1900 s'élèvent à 8 473 fr. contre 8 401 fr. réalisés pendant la même période de l'année précédente.

Réseau d'intérêt local. — On emprunte au tableau statistique, publié dans le *Journal officiel* du 9 juillet dernier les renseignements suivants :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Recettes kilométriques.	Dépenses kilométriques.	Produit net kilométrique.
—	—	—	—	—
	Kilomètres.	Francs.	Francs.	Francs.
1899. . . .	4 366	5 326	4 043	1 283
1898. . . .	4 266	5 091	4 031	1 060
Différences.	+ 100	+ 235	+ 12	+ 223

Les dépenses d'exploitation sont restées presque stationnaires — et l'amélioration est notable. — Le coefficient d'exploitation ressort à 75 p. 100, contre 79 p. 100 de l'année précédente.

Réseaux algérien et tunisien. — Avant de passer la revue sommaire des statistiques étrangères les plus récentes, on fournira quelques données relatives aux recettes des chemins de fer algériens et tunisiens. Les renseignements suivants sont extraits du *Journal officiel* du 11 avril dernier ; les chiffres se rapportent aux deux réseaux réunis :

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Recettes		
		totales.	kilométriques, par jour-kilomètre.	
—	—	—	—	—
	Kilomètres.	Milliers de francs.	Francs.	Francs.
1899	3 589	32 648	9 097	25
1898	3 504	29 234	8 343	23
Différences.	+ 85	+ 3 414	+ 754	+ 2

La reprise signalée pour l'année 1893 s'accroît en 1899.

GRANDE-BRETAGNE. — Le *Board of Trade* vient de publier la statistique officielle sur les résultats de l'exploitation du réseau du Royaume-Uni en 1899. Nous empruntons à ce document les renseignements qui suivent :

	1899.	1898.	Différences.
	—	—	—
Longueur exploitée à la fin de l'année (milles anglais). . . .	21 700	21 659	+ 41
Nombre de voyageurs transportés à toute distance (milliers). . . .	1 106 692	1 062 911	+ 43 781
Nombre de tonnes transportées à toute distance (milliers)	413 623	378 563	+ 35 060
Recette brute (milliers de livres sterling)	101 667	96 252	+ 5 415
Dépenses d'exploitation (milliers de livres sterling)	60 091	55 960	+ 4 131
Produit net (milliers de livres sterling)	41 576	40 292	+ 1 284

Par suite d'une notable augmentation des dépenses, le coefficient d'exploitation ressort à 59 p. 100, contre 58 p. 100 en 1898 ; mais, malgré cela, le produit net est en accroissement et la rémunération du capital de premier établissement s'élève à 3,61 p. 100, contre 3,55 p. 100, chiffre de l'année précédente.

A en juger par certains comptes rendus publiés par les principales compagnies anglaises sur les résultats de l'exploitation pendant le premier semestre de 1900, l'année courante ne promet pas d'être fructueuse pour l'industrie des transports par voies ferrées.

Grâce à l'activité commerciale et industrielle, les recettes brutes des douze principales compagnies se sont élevées, pendant le premier semestre de l'année courante, à 37 millions de livres sterling, ce qui constitue un accroissement de 3,4 p. 100 sur la recette de la période correspondante de 1899 ; mais, d'autre part, les dépenses ont atteint, pour le premier semestre de l'année courante, 23 millions de livres, en accroissement de 8,1 p. 100 sur les dépenses correspondantes de 1899. Il en résulte que le produit net de

14 millions de livres, obtenu en 1900, est en diminution de 3,8 p. 100 sur le produit du premier semestre de l'année précédente.

La cause principale de ce recul provient du renchérissement du combustible. La presse anglaise mentionne à cet égard que le chauffage des locomotives des 20 grandes compagnies de la Grande-Bretagne a coûté 2 535 787 livres sterling pendant le premier semestre de l'année courante, contre 1 920 357 livres, dépense faite pour la même période en 1899.

Vu cet état de choses, certaines compagnies anglaises se préoccupent de l'augmentation des tarifs de transport par voies ferrées et la presse prépare actuellement l'opinion publique à cette éventualité.

AUTRICHE-HONGRIE. — Voici quelques données récapitulatives sur les résultats d'exploitation du réseau austro-hongrois en 1898, extraites du dernier volume de la *Statistique de l'Union des Administrations* des chemins de fer allemands :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Nombre de voyageurs kilométriques.	Nombre de tonnes kilométriques.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.	Produit net.
—	Kilomètres.	Millions.	—	—	Milliers de francs.	—
1898. . .	32 773	6 510	13 535	885 617	514 202	371 415
1897. . .	31 262	6 008	12 462	806 006	456 111	349 895
Différences.	+ 1 511	+ 502	+ 1 073	+ 79 611	+ 58 091	+ 21 520

Le coefficient d'exploitation, qui était de 56,6 p. 100 en 1897, s'élève à 58,1 en 1898. La rémunération du capital de premier établissement atteint 4,1 p. 100 en 1898, contre 4,0 p. 100 pour l'exercice précédent.

SUISSE. — Le gouvernement fédéral a publié en avril dernier le 26^e volume de la statistique des chemins de fer pour l'année 1898. Nous en extrayons les renseignements suivants, relatifs au réseau à traction de locomotives, y compris les chemins de fer à voie étroite et à crémaillère :

Années.	Longueurs moyennes exploitées.	Nombre de voyageurs kilométriques.	Nombre de tonnes kilométriques.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.	Produit net.
—	Kilomètres.	Milliers.	—	—	Milliers de francs.	—
1898. . .	3 748	1 105 616	755 097	130 676	77 256	53 420
1897. . .	3 694	1 026 300	713 816	124 084	75 264	48 820
Différences.	+ 54	+ 79 316	+ 41 281	+ 6 592	+ 1 992	+ 4 600

Voici, en outre, les données suivantes, extraites de la même statistique et afférentes aux chemins de fer funiculaires :

	1898.	1897.	Différences.
Longueur construite (mètres)	20 078	19 180	+ 898
Voyageurs transportés à toute distance (milliers)	3 038	2 563	+ 475
Tonnes transportées à toute distance (milliers)	114	115	— 1
Recettes brutes (francs)	1 034 417	908 175	+ 126 242
Dépenses d'exploitation (francs)	565 447	517 872	+ 47 575
Produit net (francs)	468 970	390 303	+ 78 667

Le rapport pour 100 des dépenses aux recettes n'était que de 54,6 contre 57,0 en 1897.

DANEMARK. — Nous empruntons les renseignements qui suivent au dernier Rapport

officiel sur l'exploitation du réseau d'État pendant l'exercice terminé au 1^{er} avril 1899 (1). C'est le premier exercice qui ait subi les effets du régime de la loi du 24 avril 1896, lequel a fixé des tarifs très abaissés. A ce titre, les résultats obtenus présentent un intérêt spécial. Le petit tableau ci-dessous permettra de constater les effets préjudiciables du nouveau régime, en comparant les résultats du trafic des trois exercices consécutifs.

Exercices.	Longueurs.	Nombre de voyageurs.	Nombre de tonnes.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploitation.	Produit net.
—	Kilomètres.	—	—	—	Couronnes (2).	—
1898-1899. . .	1 810	16 498	3 014	21 567 065	21 557 408	3 009 657
1897-1898. . .	1 767	14 589	2 816	22 680 513	18 251 576	4 428 937
1896-1897. . .	1 732	13 321	2 440	21 635 363	16 465 021	5 170 342

Comme on voit, l'exercice le plus fructueux est celui de 1896-1897. Depuis l'introduction des tarifs abaissés, le trafic s'accroît remarquablement, mais le produit net baisse d'année en année. L'administration du réseau admet que le nouveau tarif aurait pu fonctionner sans préjudice, si le Parlement avait maintenu les taux proposés dans le projet du gouvernement, au lieu de les abaisser de 6,5 p. 100 pour le tarif de voyageurs et de 12,5 p. 100 pour le transport des bestiaux.

INDE ANGLAISE. — L'Administration des chemins de fer indiens vient de publier le Rapport annuel sur sa gestion pendant l'exercice terminé au 31 mars dernier (3). Voici les principales données extraites de ce Rapport :

	1899.	1898.	Différences.
Longueur moyenne exploitée (en milles)	22 845	21 476	+ 1 369
Nombre de voyageurs transportés (milliers) . . .	162 945	152 584	+ 10 361
Nombre de tonnes transportées (milliers)	40 599	36 351	+ 4 248
Recette brute (milliers de roupies [4]).	294 318	274 642	+ 19 676
Dépenses d'exploitation (milliers de roupies) . . .	140 194	130 644	+ 9 550
Produit net (milliers de roupies)	154 124	143 998	— 10 126

La rémunération du capital de premier établissement s'élevait à 5,34 p. 100 en 1899, contre 5,37 p. 100 en 1898.

INDE NÉERLANDAISE. — Pour terminer, on citera quelques renseignements sur les réseaux des chemins de fer de Java et de Sumatra, empruntés à la statistique officielle, intitulée : *Statistiek van het vervoer op de Spoorwegen en Stoomtramwegen in Nederlandsch-Indie*. — Les données qui suivent sont afférentes à l'exercice 1898 :

	Java.	Sumatra.	Ensemble.
Longueur moyenne exploitée (kilomètres)	1 734	312	2 046
Nombre de voyageurs à toute distance (milliers) . .	10 526	1 581	12 107
Nombre de tonnes à toute distance (milliers) . . .	1 857	396	2 253
Recettes brutes (milliers de francs)	28 332	5 075	33 407
Dépense d'exploitation (milliers de francs)	15 167	2 519	17 686
Produit net (milliers de francs)	13 165	2 556	15 721

HERTEL.

(1) *Danske Statsbaner. Beretning om Driften, Aaret fra 1^{ste} April 1898 til 31^{ste} marts 1899.*

(2) Couronne = 1 fr. 40 c.

(3) *Administration Report on the Railways in India for 1899-1900. Part 1.*

(4) Roupie = 2 fr. 37 c.